

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XIII. — Wydana i rozesłana dnia 9. marca 1894.

(Zawiera Nr. 39.)

39.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwami spraw wewnętrznych i rolnictwa z dnia 3. marca 1894, tyczące się Porządku policyjnego dla żeglugi i flisactwa na Łabie.

Zamieszczony poniżej Porządek policyjny dla żeglugi i flisactwa na Łabie, w porozumieniu z Rządem cesarsko-niemieckim wydany, ogłasza się niniejszym z tem nadmieniem, że nabywa on mocą obowiązującej od dnia 1. kwietnia 1894.

Porządek policyjny dla żeglugi i flisactwa na Łabie.

§. 1.

Postanowienia niniejszego Porządku policyjnego obowiązują na części Łaby od połączenia się małej Łaby i Wettawy pod Melnikiem aż do Hamburga albo Harburga. Punkty początkowy i końcowy oznaczone będą tablicami lub palami po obu brzegach.

§. 2.

W duchu niniejszego Porządku policyjnego noga jest czas poczynający się w pół godziny po zachodzie słońca i trwa aż do pół godziny przed wschodem słońca.

Jasnym białem światłem w duchu niniejszego Porządku policyjnego jest światło palące się

w latarni ze szkła bezbarwnego i przeźroczystego, matowem białem światłem takie, które płońnie za szkłem białem mlecznym.

Do sygnałów w niniejszym Porządku policyjnym przepisanych używać należy chorągwi i kula mających najmniej metr kwadratowy powierzchni a względnie metr średnicy i światło zawsze jasno płonących; świat krótki trwać ma najwięcej sekundę, świat długi najwięcej aż do dziesięciu sekund, a gdy się daje kilka światów, przestanek po każdym wynosić ma mniej więcej sekundę.

Świat długi, jeżeli stosownie do dalszych przepisów nie ma szczególnego znaczenia, znaczy zawsze baczość!

§. 3.

Kierownicy statków wszelkiego rodzaju i traw, posiadacze przewozów, młynów pływających, łazienek i innych nad rzeką lub na niej znajdujących się zakładów, winni unikać czynienia sobie nawzajem zawad i wyrządzania szkody.

Unikanie czynienia sobie nawzajem zawad i wyrządzania sobie szkody.

§. 4.

Każdy statek ze swoimi przynależtościami powinien być w czasie właściwym poddawany badaniu urzędowemu osobnimi postanowieniami przepisem; wszelkie wady naówczas odkryte należy niezwłocznie usunąć.

Badanie statków, ich zaopatrzenia i utrzymanie w dobrym stanie.

Na każdym statku płynącym mają zawsze znajdować się w pełnej liczbie i w dobrym stanie rekwizyta, które według przepisów w jego swojszczyźnie obowiązujących winien posiadać.

Co do parowców z największą troskliwością przestrzegać należy, żeby były dobrej konstrukcji, dobrze zaopatrzone i żeby tak one same, jak i przy należycie onychże, mianowicie kotły i maszyny utrzymywane były w dobrym stanie, tudzież żeby zachowywano ścisłe przepisy o urządzeniu i użytkowaniu przyrządów parowych.

§. 5.

Zaopatrzenie statku w czółno. Każdy płynący statek patentowany, to jest opatrzony patentem do żeglowania po rzece Łabie, jakież każdy bagier parowy powinien mieć z sobą najmniej jedno czółno w dobrym stanie, mogące pomieścić nie mniej jak ośmiu ludzi; jeżeli załoga statku lub bagiera liczy więcej niż ośmiu ludzi, przybrać należy poniżej Magdeburga jeszcze drugie takie czółno.

Czółna nie powinny być nigdy obładowane, iżby można niezwłocznie spuścić je na wodę do użytku.

§. 6.

Oznaczanie statków i łodzi przydatkowych. Każdy statek patentowany powinien być w miejscu od zewnątrz zawsze widzialnym opatrzony napisem podającym miejsce wystawienia i numer patentu.

Na wszystkich statkach, nie będących rzadowniemi a mających dziesięć lub więcej ton pojemności, znajdują się ma po obu stronach kajuty lub przodu, napis wyraźny czytelny, którego najmniejsze głoski powinny mieć najmniej 15 centymetrów wysokości i w którym grubość głównych rysów wynosić ma nie mniej jak piątą część wysokości, ciemny na tle jasnym lub jasny na tle ciemnym, podający na parowach ich nazwę, na innych statkach imię i nazwisko lub firmę, jakież siedzibę przemysłową właściciela. U parowców mających koła boczne, oznaczenie to umieszczone być może na skrzyniach kół. Statki tegoż samego właściciela, oznaczone być powinny jednakowo i nadto każdy jeszcze osobnym numerem.

Na wszystkich łodziach przydatkowych (barbach, czólnach), należących do statków patentowanych, umieszczony być ma po obu bokach napis wyraźny, podający nazwisko lub firmę jakież siedzibę przemysłową właściciela; jeżeli należą do parowca, podać należy tylko jego nazwę.

Oznaczenia powyżej przepisane można wykonywać w skróceniu tylko za zezwoleniem właściwej Władzy rewizyjnej (§. 4).

§. 7.

Załoga statków. Załoga włącznie z kierownikiem każdego statku płynącego, wynosić powinna stosownie do pojemności statku najmniej następującą ilość ludzi:

na 10 aż do 125 ton, dwóch ludzi biegłych w żeglarstwie,

nad 125 ton, trzech ludzi biegłych w żeglarstwie, z których zawsze jeden ma stać przy sterze a inni powinni być gotowi do służby żeglarskiej. Na statkach mających mniej jak 40 ton pojemności można poniżej Mühlberga mniejczynę biegłego w żeglarstwie zastąpić chłopcem najmniej 14 lat liczącym.

§. 8.

Pnie, belki i wszelkie inne drzewo, z którego tratwa się składa, powinno być ze sobą mocno i trwale połączone, tratwy zaś opatrzone być powinny po obu końcach dostatecznym urządzeniem sterowem a przynajmniej powinny mieć po dwa wiosła sterowe. Ani części tratwy, ani żadne inne przedmioty nie powinny w bokach długości wystawać poza dyle skrajne.

Żadna tratwa nie powinna mieć więcej jak 130 metrów długości; szerokość nie może przenosić w Austrii 10 metrów, dalej w dole rzeki 12·6 metrów włącznie z dylami skrajnemi.

Na każdej tratwie w środku jej długości a w wysokości najmniej 1·5 metra nad powierzchnią znajdują się powinny dwie białe tabliczki, równolegle od osi podłużnej, jedna nad drugą mocno przytwierdzone, których nigdy niczem nie wolno zasłaniać, opatrzone po obu stronach napisem, którego najmniejsze głoski powinny mieć najmniej 15 centymetrów wysokości i w którym grubość głównych rysów wynosić ma nie mniej jak piątą część wysokości, górna czerwony, podający głoski początkowe imienia i nazwisko tudzież siedzibę przemysłową właściciela, dolna czarny, podający też same szczegóły co do kierownika tratwy.

§. 9.

Załoga tratw. Załoga tratwy składać się powinna nie licząc kierownika, jeżeli tratwa obejmuje aż do 150 metrów sześciennych, z dwóch ludzi biegłych w flisackowie, jeśli jest większa, z trzech ludzi w tem rze mieście biegłych.

§. 10.

U każdego statku, mającego więcej niż 15 ton linia ładunkowa. pojemności, wysokość brzegu wolnego w miejscu największego zagłębia wynosić powinna najmniej 25 centymetrów, u każdego mniejszego statku, najmniej 15 centymetrów. Wysokość ta powinna być w środku statku oznaczona, a mianowicie ma być dolny brzeg białej linii poprzecznej 15 centymetrów dłużej a 2 centymetry szerokiej (linii ładunkowej), obwiedzionej kołem białem tej samej szerokości, którego musi być średnica.

§. 11.

Na każdym statku, mającym przeszło 30 ton ukaziciel zamazania się statku. pojemności, po obu stronach z przodu, w środku

i z tyłu umieszczony być ma metryczny ukaziciel zanurzania się statku z podziałami 2 centymetrowej wysokości. Każdy ukaziciel dochodzić powinien aż do największego dozwolonego zagłębienia, powinien podawać dokładnie zanurzenie się statku i oznaczać je wyraźnie.

§. 12.

Ładowanie statków i tratw. Żaden statek lub tratwa nie mogą być obładowane bardziej jak na to pozwala znana jakość wody spławnej i panujący stan wody a żadna tratwa niczym innem jak tylko drzewem, deskami lub innymi pływającymi przedmiotami.

Ładunek umieszczać należy tak, żeby z niego ani na burzę nie nie spadało ani poza burzę nie wystawało i innym statkom w razie spotkania się nie wyrządzało szkody. Na burcie wolno ładować tylko w takich rozmiarach, żeby przez to bezpieczeństwo żeglugi nie było zagrożone.

§. 13.

Trzymanie kotwicy w pogotowiu. Podeczas kursu powinna na każdym statku leżeć na przodzie kotwica do rzucenia przygotowana, takiej grubości, żeby statek mogła zastanowić a na statkach o 100 tonnach lub większej pojemności jeszcze druga taka kotwica.

Oprócz tego na każdym statku wolno płynąć nim lub ciągnionym za wodą, mającym 100 lub więcej ton pojemności, powinna w tyle być zawsze na pogotowiu podobna kotwica.

Na statkach w góre rzeki ciągnionymi, kotwice nie powinny wisieć wolno poza burzą, lecz w każdej chwili mają być gotowe do natychmiastowego użytku.

§. 14.

Zachowanie się przy odpływaniu. Żaden statek lub tratwa nie ma z miejsca swego odpłynięcia wchodzić w drogę innego płynącego statku lub tratwy i zaważać im w ich biegu.

§. 15.

Zachowanie się tratw. Tratwy powinny płynąć nie obok siebie, lecz tylko jedna za drugą i tylko w odległościach najmniej 400 metrów.

Jeżeli tratwa stoi a druga za nią płynąca zbliży się do niej na 400 metrów, pierwsza powinna stać dopóty, dopóki druga jej nie wyminie i nie wyprzedzi najmniej o 400 metrów.

W nocy, podeczas gęstej mgły, silnej zawiejej śnieżnej lub burzy, nie wolno tratwom płynąć.

§. 16.

Pociągom wolno tylko tam płynąć obok siebie lub wyprzedzać się, gdzie woda spławna ma dostateczną szerokość.

Pociągi łańcuchowe powinny zachowywać między sobą przestrzeń najmniej 500 metrów; na saskiej części Łaby odległość ta wynosić powinna 1 kilometr, o ile nie jest dozwolone żeby wynosiła mniej.

§. 17.

Wstrzymywanie żeglugi za wodą w razie gęstej mgły, zawiejej śnieżnej lub burzy. W razie gęstej mgły, silnej zawiejej śnieżnej lub burzy wszelkie statki za wodą płynące z wyjątkiem parowców bez statków przyczepionych winny wstrzymać bieg swój w najbliższym miejscu do zatrzymywania się sposobnem.

§. 18.

Przeplynianie parowców koło innych statków i koło budowli rzecznych. Gdy parowiec płynie koło promu w ruchu będącego, koło mniejszego statku lub koło większego głęboko obładowanego, koło tratwy płynącej, koło statku obładowanego, przy brzegu stojącego, który wywieszeniem czerwonej chorągwii dostatecznie widzialnej stanowisko swoje oznacza, albo koło statku na rzece wyładowującego lub ładującego, koło bagieru, młyna płynącego, lub łazienki w rzece leżącej, winien dla uniknięcia niebezpiecznego bicia fal przestrzegać odpowiedniej odległości i nie ma płynąć z większą siłą niż potrzeba dla jego posuwania się naprzód i bezpiecznego sterowania.

Gdyby jednak parowiec przybliżył się do innego statku tak, że choćby nawet płynął powoli, bicie fal mogłoby widocznie wystawić ten drugi statek na niebezpieczeństwo, trzeba jeszcze bardziej zmniejszyć siłę maszyny a w razie potrzeby maszynę całkiem zastanowić, o ile to stać się może bez niebezpieczeństwa dla parowca lub statków do niego przyczepionych.

Parowiec winien ile możliwości trzymać się z dala od wszystkich tych miejsc, w których stawiane są budowle wodne i płynąć koło nich powoli, jeżeli miejsca te we dnie czerwoną chorągwią lub czerwoną kulą, w nocy czerwonem i jasnym białem światłem na brzegu są oznaczone. Obadwa światła te wystawiane być mają w odległości jednego metra od siebie i w tej samej wysokości, białe światło zawsze od strony wody.

§. 19.

Bagierom i statkom wszelkiego rodzaju na wodzie spławnej stojącym, pogłębianiem wody spławnej, wykonywaniem budowli rzecznych i nadbrzeżnych lub pracami pomiarowymi zatrudnionym,

Przeplynianie koło bagierów, statków uszkodzonych itd.

jednakże z wyjątkiem czołem bagierskich — i przystąpieniem do tychże celów tam ustawionym, jakież statkom i tratwom uszkodzonym, na wodzie spławnej stojącym i do wykonywania obrótów niezdolnym, powinny wszelkie inne statki i tratwy ustępować. Jednakże na tych bagierach, statkach itd. w wodzie spławnej stojących, oznaczać trzeba w dniu, wystawieniem czerwonej chorągwii lub czerwonej kuli tę stronę, w którą dla przepłynięcia zwrócić się należy; w nocy zastępuje się te znaki dwoma światłami obok siebie umieszczoneymi, czerwonem i jasnym biadem, z tych zaś biale oznaczać ma stronę, po której należy przepływać.

§. 20.

Zamknięcie wody spławnej.

Gdyby z jakichkolwiek powodów potrzeba było wodę spławną całkiem zamknąć, będzie to podane do wiadomości w tem samem miejscu a w razie potrzeby także i dalej w rzece lub na brzegach przez wywieszenie dwóch czerwonych chorągwii lub czerwonych kul jedna nad drugą umieszczonej, w nocy przez wystawienie dwóch czerwonych światel.

Wszelkie statki i tratwy winny w miejscowościach tak oznaczonych zatrzymać się aż do otwarcia ruchu i dopełnienia wszelkich bliższych poleceń urzędników nadzorczych i posterunków strażniczych.

§. 21.

Czystość wody spławnej.

Do wody spławnej nie wolno wrzucać balastu, kamieni i innych przedmiotów żeglugę tamujących lub dla niej niebezpiecznych.

Kamienie i inne przedmioty służące do obciążenia wioseł sterowych, należy tak umocować i uabezpieczyć, żeby nie mogły wypadnąć.

Jeżeli kierownik statku lub tratwy spostrzeże, że przez jego statek lub z niego łańcuchem pociągowym lub kotwicą, szrykami itp. kamienie lub drzewa w wodzie spławnej tak zostały popodnioszone, że mogą dla innych statków być zawadą lub stać się niebezpiecznymi, winien zawadę taką, jeżeli to jest możliwe, niezwłocznie sam w stosowny sposób oznaczyć, w każdym zaś razie uwiadomić o niej najkrótszą drogą najbliższego urzędnika nadzoru rzecznego.

§. 22.

Oznaczeń i znaków ostrzegawczych w rzece położonych lub wekniętych dla wskazania wody spławnej, głębin lub innych miejsc niebezpiecznych, nie powinny statki i tratwy ani uszkadzać lub rozwłóczyć, ani przestawiać lub usuwać. Gdyby się to jednak stało, kierownik statku lub tratwy, o ile tylko będzie to możliwe, winien oznaczenie lub znak nie-

zwłocznie naprawić, w miejscu właściwem postawić lub podług możliwości innym zastąpić, w każdym zaś razie uwiadomić o tem najkrótszą drogą najbliższego urzędnika nadzoru rzecznego.

Każdy kierownik statku i tratwy winien unikać miejsc tamujących żeglugę i niebezpiecznych, takimi oznaczeniami i znakami ostrzegawczymi opatrzonych i ma trzymać się wody spławnej. W szczególności kierownicy statków ciągnionych winni czuwać nad tem troskliwie, żeby takowe pozostawały w wodzie spławnej.

§. 23.

Statki i tratwy płynące nie powinny uszkadzać Ochronianie brzegów, budowli, zakładów, mostów, itp.

brzegów, tudzież budowli i zakładów znajdujących się przy nich lub na nich, jakoto: mostów, młynów pływających, promów, łażienek itp.

Holownicy nie powinni psuć bużewnika ani schodzić z niego na grunta przyległe i one uszkadzać, ani zwierzętom holującym pozwalać, żeby to czyniły.

Parowce płynące winny trzymać się zdala od brzegów, żeby ich bicie fal nie uszkadzało.

Gdzie linie telegraficzne lub łańcuchy są w połowie przez rzekę poprowadzone i na brzegu tablicami oznaczone, tam nie wolno kotwić lub łańcuchów rzucać albo wleć a szryków, kołów itp. używać należy z szczególną ostrożnością.

§. 24.

Przybijanie do brzegu.

Statkom i tratwom wolno zwyczajnie przybijać do brzegu tylko w tych przystaniach i miejscowościach do ładowania, które według obwieszczenia urzędnego są do tego wyznaczone lub tam, gdzie to także bywa zwyczajnie dozwalane. Tylko w wypadkach nagłej potrzeby wolno przybijać również w innych miejscowościach, unikając jednak ile możliwości tam, wzmoenień brzegowych, grobli tudzież urwisk i miejsc tablicami zakazowemi oznaczonych.

Także wbijanie pali i wyrzucanie na brzeg kotwic i haków do lądowania ażeby do nich statki lub tratwy przymocować, tudzież przytwierdzanie tratw do przedmiotów, które nie są do tego wyraźnie przeznaczone (do poręczy, płotów, drzew, pali, słupów), dozwolone jest tylko w przypadkach koniecznej potrzeby. Gdy niebezpieczeństwo minie lub gdy towar zostanie wyładowany, statki i tratwy winny opuścić niezwłocznie swoją przygodną przystań.

Statki zatrzymujące się przy bużewniku nie powinny ani swemi masztami ani w jakikolwiek inny sposób być zawadą dla innych statków holowanych; gdyby tak było, powinny się niezwłocznie oddalić.

§. 25.

Przybijanie i zarzucanie kotwicy bezpośrednio przed i za filarami otworów mostowych jest zakazane; tylko statkom pod wodę płynącym tak to, jak i przywiązywanie do filarów linami jest dozwolone na czas potrzebny do spuszczenia masztów tudzież do przełożenia i uwijania półek (tryli). Po przepłynięciu masztów wolno podnosić dopiero w takiej odległości od mostu, żeby to nie utrudniało lub nie tamowało przejazdu innych statków.

Przystani parowców jakież dróg jezdnych do portów i z portów, do zwyczajnych przystani i miejsc lądowania, odnów pobocznych, rzek pobocznych i kanałów spławnych statkami lub tratwami nie wolno statkami i tratwami zastawiać.

§. 26.

W wodzie spławnej może statek lub trawa stanąć na kotwicy tylko w razie koniecznej potrzeby i tylko w takich miejscach, gdzie największe inne statki i tratwy mogą jeszcze bez przeszkode przeplynąć.

Jeżeli statek w kierunku tramu za wodą płynącym musi podczas biegu stanąć na kotwicy a obrócenie się jego mogłoby być dla innych statków budowli rzecznych, zakładów itp. niebezpieczne, kotwicę wyrzucić należy z tyłu.

Każdy statek lub trawa, stojące na kotwicy w wodzie spławnej statków ciągnionych łańcuchowych, winny wcześnie podnieść kotwicę i opuścić wodę spławną za zblżeniem się takiego pociągu.

§. 27.

Na wodzie spławnej nie wolno żadnego statku przeładowywać w takich miejscach, gdzie to mogłoby tamować obrót żeglarski.

Jeżeli odławianie jest potrzebne dla przeprowadzenia statku przez mieliznę w wodzie spławnej, uczynić to należy zawsze przed mielizną i w takim miejscu, gdzieby statek i łódź do odławiania służące nie tamowały ani nie utrudniały obrotu statków i tratw.

Jeżeli odławianie jest potrzebne dla spuszczenia statku który uwiązł, nie wolno na mieliznie odławowywać więcej niż potrzeba, aby statek mógł płynąć i być przeprowadzony na głębszą spławną wodę.

§. 28.

Gdy statek żaglowy płynie naprzeciwko innego statku żaglowego lub tratwy płynącej, statek płynący pod wodę, o ile wiatr i miejsce pozwalają, winien wyhodzyć i już wcześnie przedtem, po tej stronie, po której drugi statek lub trawa najlepiej może

przepłynąć, powieść błękitną chorągwią — w nocy wywijać latarnią z jasnym białem światłem. Statek lub trawa za wodą płynącą powinny niezwłocznie potem w taki sam sposób wskazać stronę, po której statek pod wodę płynący ma przepłynąć.

Statek holowany z bużewnika ma pozostać przy brzegu bużewnika, chybby szczególnie stonki wymagały, żeby stę stało inaczej.

§. 29.

Gdy dwa parowce same lub z statkami przyczepionymi płyną naprzeciw sobie, natenczas o ile to jest możliwe, każdy winien drugiemu usunąć się w prawo, i już wcześnie przed spotkaniem oznajmić to jednym krótkim świstem świstawki parowej.

Jeżeli jeden parowiec nie może usunąć się na prawo, winien już wcześnie oznajmić dwoma krótkimi świstami świstawką parową, że chce usunąć się w lewo a drugi parowiec winien następnie w taki sam sposób odpowiedzieć, że także usunie się w lewo.

Jeżeli jeden parowiec w ogóle nie może się usunąć, winien już wcześnie przed spotkaniem się oznajmić to trzema krótkimi świstami świstawki parowej, i zarazem zatrzymać maszynę lub, o ile to jest potrzebne i możliwe, cofać się w tył.

§. 30.

Jeżeli parowiec sam lub z przyczepionym statkiem płynie naprzeciw statku żaglowego lub tratwy, powinien o ile to jest możliwe usunąć się a to w tę stronę, po której bez wzajemnego niebezpieczeństwa najlepiej może przepłynąć; winien on już wcześnie przed spotkaniem się jednym krótkim świstem świstawki parowej oznajmić, że chce usunąć się w prawo, lub dwoma krótkimi świstami, że chce usunąć się w lewo; drugi statek lub trawa ma następnie niezwłocznie po tej stronie, po której parowiec ma przepłynąć, powieść błękitną chorągwią; w nocy winien statek żaglowy wywijać latarnią z jasnym białem światłem.

§. 31.

W razie spotkania się w tych częściach rzeki w których woda spławna mocno zakrzywia się, jest wąska lub płytka, statki pod wodę płyniące i pociągi winny zostawić statkom i tratwom za wodą płynącym głębszą stronę wody spławnej i bieg swój według potrzeby zwolnić lub nawet całkiem zastanowić.

Gdy pociąg, za wodą płynącą, przybędzie przed takie miejsca rzeki, parowiec winien statki ciągnione albo pojedynczo przez to miejsce przeprowadzać,

Spotkanie się parowców ze sobą.

Spotkanie się parowców ze statkami żaglowymi i tratwami.

Spotkanie się w miejscach trudnych.

albo wszystkie puścić, żeby pojedynczo przepływały.

W których miejscowościach rzeki postanowienia powyższe mają być stosowane, Władze właściwe podadzą to do wiadomości i miejsca te oznaczone będą białą chorągwią lub białą kulą; o ile żegluga może odbywać się bez ograniczenia także w nocy, miejsca te oznaczane będą w nocy dwoma światłami jasnymi białymi jedno nad drugiem umieszczone.

§. 32.

Jeżeli statek, pociąg lub tratwa i statek lub pociąg z przeciwna nadchodzący, mają dla wymięcia się przepływać zbyt ciasną wężyznę a jedno z nich już w nią wpłynęło, statek lub tratwa przed wężyzną będące, mają zatrzymać się dopóty, dopóki tamten wężyzny nie przepłynie.

Jeżeli oba statki jednocześnie przybędą przed wężyznę, statek lub pociąg pod wodę płynący zatrzymać się ma dopóty, dopóki statek, pociąg lub tratwa za wodą płynące, wężyzny nie przepłyną. Jeżeli zaś statek na dół płynący nie może płynąć w kierunku rzeki, winien zatrzymać się i przepuścić najprzód statek pod wodą płynącą.

Obydwom statkom wchodzić razem w wężyzne nie jest dozwolone; gdyby się to jednak stało, statek pod wodą płynący winien cofnąć się przed uściem wężyzny i przepuścić najprzód statek lub tratwę za wodą płynącą.

Które miejscowości rzeki w duchu postanowień powyższych uważały się mają za wężyzny, Władze właściwe podadzą to do wiadomości i miejsca owe oznaczone będą dwiema chorągwiami lub kulami jedna nad drugą umieszczone, z których górna chorągiew lub kula będzie biała, dolna czerwona. O ile żegluga może odbywać się bez ograniczenia także w nocy, miejsca te oznaczone będą w nocy dwoma światłami jasnymi, z których górne będzie białe, dolne czerwone.

§. 33.

Gdyby żegluga została zatamowana, statki czekające pod wodę i za wodą płynące, muszą miejsce trudne przepływać naprzemian, stosownie do szczegółowego polecenia właściwego urzędnika nadzorującego, aż do tego czasu mają stać jeden za drugim przed owym miejscem a względnie z tamtej strony znaku przed nim wystawionego (§. 20).

§. 34.

Gdy statek lub tratwa dosięgną innego statku w tym samym kierunku ale wolniej płynący, mają żądać przepuszczenia naprzód a to według następujących prawideł:

a) Jeżeli oba statki są żaglowymi, przepuszczenie winno nastąpić po stronie wiatru;

b) parowiec winien żądać, żeby go przepuszczono, oznajmując jednym długim świstem świstawki parowej; krótki świst po tamtym następujący oznacza, że chce przepłynąć po prawej, dwa krótkie świsty, że chce przepłynąć po lewej stronie; atoli, jeśli woda spławnia ma niewielką szerokość, parowiec nie powinien przybliżać się do statku przed nim za wodą płynącą bardziej, jak na dwukrotną długość statku, dopóty, dopóki statek naprzód płynący nie opuści wody spławniej.

c) we wszystkich innych przypadkach statek lub tratwa z tyłu płynące winny stronę, po której chcą przepłynąć, oznaczyć powiewaniem błękitną chorągwią, w nocy wywijaniem latarnią z światłem jasnym białem; statek lub tratwa na przodzie będące obowiązane są odpowiadać niezwłocznie w taki sam sposób i usunąć się odpowiednio;

d) jeżeli statek lub tratwa naprzód płynące w ogóle nie mogą się usunąć, winny oznajmić to niezwłocznie i na cały czas tej niemożności wywieszeniem czerwonej chorągwii lub czerwonej kuli na maszcie lub na tyce najmniej ośm metrów wysokiej, w obu przypadkach w połowie wysokości, w nocy zaś parowiec ma oznajmować to pięciu krótkimi świstami świstawki parowej, każdy inny statek podniesieniem i zniżaniem latarni z jasnym białem światłem na sterze.

§. 35.

Jeżeli parowiec osobowy chce zatrzymać się u pomostru do lądowania, winien przedtem zadzwonić dzwonem.

Jeżeli parowiec osobowy chce zatrzymać się w stacjach dla łodzi, winien przedtem albo dać sygnał bacznosć (§. 2) albo we dniu wywiesić chorągiew czerwono-białą poprzecznie podzieloną w nocy za latarnią z światłem jasnym białem, którą umieścić należy nad światłami bocznymi po tej stronie, ku której kierownik łodzi ma przypłynąć. Taką samą chorągiew, w nocy taką samą latarnią wystawić ma także kierownik łodzi mającej udać się do parowca. Jeżeli parowiec, do którego się łódź zbliża, jest kołowy, należy koła wcześnie zatrzymać, a gdy odpływa, dopiero wtedy napowrót w ruch puścić, gdy to nie może już wystawić łodzi na wstrząszenia.

Kierownik łodzi winien wcześnie ze swoją łodzią wypłynąć, posuwać się równolegle od kierunku drogi parowca i jeżeli to jest parowiec kołowy, nie ma zbliżać się do niego, dopóki koła nie staną.

Przybijanie i zastrzyganie się parowców osobowych u pomostru do lądowania i w stacjach dla łodzi.

Podróżni, którzy wsiedzą, winni na wezwanie kierownika łodzi natychmiast usiąść.

Łodzią kierować winien człowiek silny, znany z trzeźwości, biegły w żeglarstwie; łódź powinna być w dobrym stanie, we wszystko co potrzeba zapatrzona.

Innym kierownikom łodzi, prócz tych, którzy ze strony właściwej będą do tego przeznaczeni, nie wolno ani dowozić podróżnych i towarów do parowców osobowych, ani z nich zabierać.

§. 36.

Przewoźnictwo wykonywać należy tak, żeby statek przewoźniczy nie wstrzymywał ani nie spóźniał biegu statków lub tratew za wodą płynących.

Punkta poczatkowe liny przewoźniczej oznaczyć należy żółtą beczką.

Gdy parowiec pod wodę płynący lub parowiec łańcuchowy zbliży się do przewozu aż po punkt przez Władzę właściwą wytknięty, który oznacza się w samemże miejscu tablicą czerwono-białą w kierunku przekątni podzieloną i oznajmi to jednym długim świstem świstawki parowej, statek przewoźniczy nie może już odpłynąć, dopóki parowiec nie przepłynie, jeżeli zaś statek ten już płynie, winien jak można najrychlej usunąć się z wody spławnej, mianowicie zaś od łańcucha po ciągowego.

Statki przewoźnicze w ruchu będące i stateki pod wodę płynące winny nawzajem wymijać się stosownie do miejsca.

W nocy wszelkie statki przewoźnicze powinny być tak ustawione, żeby łańcuch był wolny; jeżeli dla szczególnych okoliczności jest to niemożliwe, statki przewoźnicze winny wystawić w wysokości najmniej 5 metrów nad wodą jasne zielone światło a o 1 metr niżej w kierunku pionowym jeszcze jedno jasne białe światło.

§. 37.

Gdy kilka pociągów pod wodę bezpośrednio jeden po drugim płynących mają przepłynąć koło przewozu, w takim razie na znak dany z przewozu powiewaniem białą chorągwią, zatrzymać się ma powyżej Mühlbergu każdy drugi, w innej stronie każdy trzeci pociąg i przepuścić naprzód statek przewoźniczy.

Kierownik parowca łańcuchowego ma czuwać nad tem, żeby łańcuch nie wszedł na linię przewoźniczą, gdyby się zaś to stało, winien go niezwłocznie odsunąć.

Na drogach przewoźniczych nie wolno statkom i tratwom zatrzymywać się lub przystawać, w obrębie zaś liny przewozowej ani zapuszczać kotwicy

ani płynąć z wlokacemi się kotwicami, łańcuchami i tym podobnymi przedmiotami.

§. 38.

W nocy używać należy następujących światel: Światła nocne

a) Każdy statek żaglowy nie ciągniony o 30 lub więcej tonach pojemności, gdy płynie, powinien mieć po lewej stronie burty czerwone światło a po prawej stronie burty zielone światło. Światła te powinny być umieszczone w przedniej części statku na obrębach burty, w wysokości mniej więcej trzeciej części długości statku, ażeby ich tram nie zasłaniała; nadto należy je osłonić tak, żeby mogły być widziane tylko z przodu i tylko z tej strony, po której są umieszczone.

Oprócz tego każdy statek żaglowy nie ciągniony, mający 30 lub więcej ton pojemności, winien mieć u steru światło matowe białe, które ma być tak osłonięte, żeby mogło być widziane tylko z tyłu i z obu stron.

Każdy statek żaglowy nie ciągniony mający mniej niż 30 ton pojemności, winien gdy płynie, wystawić tyko jedno światło jasne białe z przodu i z obu stron widzialne.

b) Każdy parowiec, gdy płynie, winien mieć takie same i tak samo osłonięte światła boczne jak nie ciągniony statek żaglowy o 30 lub więcej tonach pojemności. Te światła boczne powinny być u parowców z kołami bocznymi umieszczone z przodu na skrzyni kołowej, u innych parowców zewnętrznie na przodzie w wysokości mniej więcej trzeciej części długości statku, zawsze jednak tak wysoko, żeby ich tram nie zasłaniała.

Oprócz tego każdy parowiec płynący, powinien mieć jasne białe światło tylko z przodu i z obu stron widzialne, które umieścić należy na przednim tramie albo na przedniej części statku i najmniej o dwa metry wyżej aniżeli światło boczne. Parowiec ciągnący jeden lub więcej statków lub tratw, winien pionowo nad tem jasnym białem światłem i o pół aż do jednego metra wyżej wystawić jeszcze drugie takież samo światło.

c) Każdy statek ciągniony przez parowiec, winien mieć na przodzie wystawione na tyce światło matowe białe tylko z przodu i z obu stron widzialne. Oprócz tego każdy pojedynczy statek ciągniony, tudzież ostatni z kilku

statków ciągnionych powinien mieć z tyłu na sterze jasne białe światło, ze wszystkich stron widzialne.

d) Tratwa ciągniona przez parowiec, powinna mieć na tylnym końcu światło białe matowe umieszczone wysoko.

e) Dopóki żegluga i flisactwo nie są zamknięte, każdy statek znajdujący się na wodzie spławnej lub w jej pobliżu na otwartej rzece lub w przystani z koniecznością, jakotęż każdy zakład tamże się znajdujący (młyn pływający, łazienka itp.), winien być opatrzony jasnym białem światłem dobrze widzialnym z wody spławnej w obu kierunkach pod wodę i za wodą, każda zaś tratwa powinna mieć na obu rogach ku wodzie spławnej zwróconych po jednym takiem świetle.

f) Jeżeli otwory przejazdowe mostów stałych mają być w nocy oznaczone, czyni się to przez wystawienie jednego czerwonego światła w środku nad otworem.

§. 39.

W czasie mgły i zawieje śnieżnej, każdy parowiec płynący winien co trzy minuty a oprócz tego jak tylko ujrzy przed sobą w swojej linii inny statek lub tratwę, w chwili postrzeżenia onychże, wydać świstawką parową przeciągły świst a jeśli płynie za wodą, zmniejszyć siłę maszyny.

§. 40.

Zamiast sygnałów świstawką parową, w niniejszym Porządku policyjnym przepisanych, wolno parowcom osobowym dawać odpowiednie sygnały dzwonem.

W obrębie większych osad, Władza policyjna właściwa może całkiem zakazać używania świstawki parowej do dawania sygnałów, wyjawszy sygnały do mgły parowców towarowych i pociągowych i może nakazać, żeby sygnały dawano dzwonem.

§. 41.

Żadnego z sygnałów w niniejszym Porządku policyjnym przepisanych lub dozwolonych nie wolno używać w innych przypadkach prócz w tych, do których są przewidziane, mianowicie tyczy się to także sygnału baczności (§. 2).

§. 42.

Jeżeli nader niski stan wody lub szybkie jej przybieranie, nagłe płynienie kry lub bardzo silny wiatr nie stoi na przeszkodzie, chyzość pociągów wynosić powinna na godzinę drogi w przestrzeni

od Hamburga lub Harburga aż do Magdeburga średnio najmniej 4 kilometry,

od Magdeburga aż do Żandowa średnio najmniej $3\frac{1}{2}$ kilometra.

od Żandowa aż do Melnika średnio najmniej 3 kilometry.

§. 43.

Gdy statek zostanie w podróży niebezpiecznie uszkodzony, bieg jego należy wstrzymać i dopiero wtedy wolno puścić się w dalszą podróż, gdy będzie tak dostatecznie naprawiony, żeby mógł dalszą podróż odbywać.

Wstrzymanie kursu, gdy statek zostanie uszkodzony.

§. 44.

W nieszczęsnych przygadach kierownikom statków i tratw tudzież załodze nie wolno opuścić statku lub tratwy aż dopiero w oczywistem niebezpieczęstwie życia. Przedewszystkiem obowiązani są starać się jak najusilniej o odwrócenie niebezpieczęstwa grożącego statkowi lub pasażerom i ładunkowi dopóki jest jeszcze nadzieja, w ostatecznym zaś niebezpieczęstwie winni przedewszystkiem ratować zagrożone życie ludzkie a dopiero potem starać się o ocalenie ładunku.

Zachowanie się w przygadach.

Kierownicy i majtkowie statków i tratw wszelkiego rodzaju znajdujących się w pobliżu, mianowicie parowców z przeciwej strony lub z tyłu nadpływających, obowiązani są nieść jak najrychlej pomoc w nieszczęsnych przygadach. W szczególności statki te i tratwy winny zabrać i przewieść pasażerów statku uszkodzonego, jeśli takowy nie może dalej płynąć.

O każdej nieszczęsnej przygodzie uwiadomić należy najkrótszą drogą najbliższego urzędnika nadzoru rzecznego i zastosować się trzeba do poleceń, jakie wyda.

§. 45.

Jeżeli statek lub tratwy, które osiadły na miejlinie lub zatonęły albo zakład (młyn pływający, łazienka itp.) który zatonął tamuje albo wystawia na niebezpieczęstwo żeglęge i flisactwo, kierownik lub posiadacz winien postarać się niezwłocznie o spuszczenie napowrót lub wydobycie, w przeciwnym bowiem razie uczyni to policyja rzeczna na jego koszt.

Zachowanie się gdy statki lub zakład osiąda na miejlinie lub zatoną.

§. 46.

We wszystkiem co się tyczy statku samegoż, kierowania nim, jego konserwacji, ładunku itp. tudzież utrzymania na nim porządku, władza zwierzchnicza nad załogą i nadzór nad pasażerami należy do kierownika statku i tratwy.

Stanowisko kierownika statku i tratwy w obecności majtków i pasażerów.

Załoga i pasażerowie obowiązani są wypełniać bez oporu zarządzenia wydane pod temi względami przez kierownika statku lub tratwy; jednakże pracy rzecznej można wymagać od pasażerów tylko w przypadkach nagłej potrzeby.

Władza zwierzchnicza nad pociągami służy kierownikowi ciągnącego parowca; wszyscy żeglarze i ludzie znajdujący się w pociągu winni spełniać bez oporu jego zarządzenia. Żeglarzy opornych może ten razem z ich statkami wyłączyć z pociągu.

Kierownicy statków winni mieć o to staranie, żeby podwładni im majtkowie, na parowcach także zawiadowcy, maszyniści i pałace dopelniali ściśle swoich obowiązków i żeby się zachowywali względem siebie przyzwoicie i zgodnie a względem pasażerów uprzejmie.

Majtków i pasażerów niesfornych, nieporządek wywołujących lub przeciw przyzwoitości wykraczających, może kierownik statku razem z ich rzecznymi w miejscu stosownem ze statków oddalić i oddać Władzy policyjnej do dalszego zarządzenia.

Ze swojej strony kierownik statku powinien zachowywać się przyzwoicie i stanowczo, względem pasażerów okazywać się uprzejmym i uprzedzającym.

§. 47.

Każdy kierownik statku i tratwy winien bez oporu być posłusznym poleceniom urzędników nadzoru policyjnego rzecznej i żeglarskiej sprawujących, których poznać można po ich mundurze służbowym i innych odznakach służbowych i pozwalać im w obrębie ich okręgu służbowego wsiadać na statek lub tratwę i niemi płynąć lub też przyczepić do nich własny statek służbowy.

Każdy kierownik statku i tratwy winien podczas wykonywania swego przemysłu wozić z sobą

przedruk niniejszego Porządku policyjnego i przyczonym urzędnikom na żądanie pokazywać.

§. 48.

Wykroczenia przeciwko przepisom powyższym, o ile nie mają być karane według postanowień ustaw karnych, karane będą w państwie niemieckiem grzywnami w kwocie aż do 60 marek lub aresztem aż do dni czternastu, w Austrii według postanowień tyczących się wykroczeń przeciwko przepisom policyjnym.

§. 49.

Sygnały przewidziane w §§. 18 aż do 20, 23 i 28 aż do 39 niniejszego Porządku policyjnego spisane są w załączce.

§. 50.

Pod względem przewozu materyałów wybuchających i przedmiotów palnych obowiązują osobne przepisy.

Karanie za wykroczenia.

Spis sygnałów.

Przewóz materyałów wybuchających i przedmiotów palnych.

Zarazem postanawia się, że wykroczenia przeciw powyższemu Porządkowi policyjnemu (§. 48) w Austrii karane będą w myśl rozporządzenia ministerialnego z dnia 30. września 1857 (Dz. u. p. Nr. 198).

Wykonywanie niniejszego Porządku policyjnego i nadzór nad niem w Austrii porucza się Władzom administracyjnym powiatowym co do okręgów żeglarskich im przydzielonych jako Władzom żeglarskim pierwnej instancji. Władze te używać mają pomocy urzędników nadzoru rzecznego, żandarmerii, jakież przełożonych gmin nadbrzeżnych.

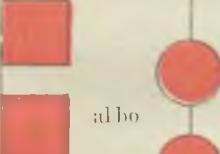
Wurmbrand r. w.

Bacquehem r. w.

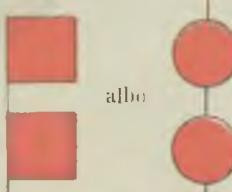
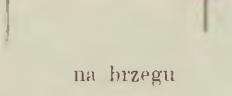
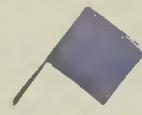
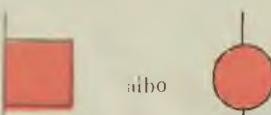
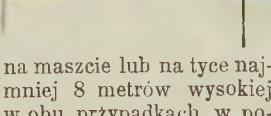
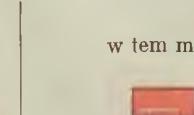
Falkenhayn r. w.

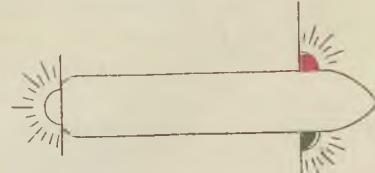
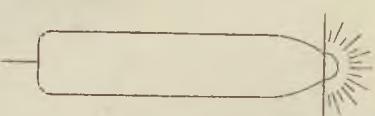
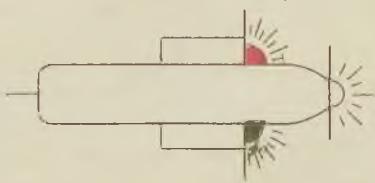
Przeglad

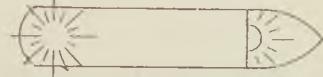
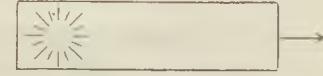
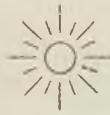
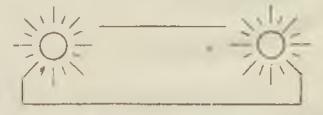
sygnałów przewidzianych w Porządku policyjnym dla żeglugi i flisactwa na Łabie.

Porządek policyjny	Kiedy używa się sygnałów	Sygnały parowców zwistawką lub dzwonem	Chorągwie, kule, tablice, beczki	Światła w nocy
§. 18	Miejsce, w którym statek oblatowany stoi przy brzegu lub w którym stawiane są budowle wodne		 albo	   albo
§. 19	Bagiery, statki do budowli rzecznych w wodzie splawnej stojące, statki lub tratwy uszkodzone i nie zdolne do wykonywania obrotów		 albo	 albo
§. 20	Zamknięcie wody splawnej (porówn. także §. 33)		 albo	 albo
§. 23	Linie telegraficzne lub łańcuchy w poprzek przez rzekę poprowadzone		 na brzegu	

Porządek polityczny	Kiedy się używa sygnałów	Sygnały parowców swistawką lub dzwonem	Għorġwie, kule, tablice, bęczki	Światła w nocy
§. 28	Spotkanie się statków żaglowych ze sobą lub z tratwami	 powiewać	 wywijać (na statkach) po tej stronie, po której należy przepływać
§. 29	Spotkanie się parowców ze sobą usuwa się w prawo	—		
	usuwa się w lewo	— —		
	nie może się usunąć	— — —		
§. 30	Spotkanie się parowców z statkami żaglowymi i tratwami parowiec usuwa się w prawo parowiec usuwa się w lewo statek żaglowy lub trawa	— — — — — — —	 powiewać	 wywijać (na statkach) po tej stronie, po której należy przepływać
§. 31	Gdzie woda splawna mocno zakrzywiona, wąskalub płytka	 albo  na brzegu	jeżeli żegluga dozwolona jest bez ograniczenia   na brzegu
§. 32	Wężyzny		 albo  na brzegu	jeżeli żegluga dozwolona jest bez ograniczenia   na brzegu

Poządek pol- cyjny	Kiedy się używa sygnałów	Sygnały parowców świstawką lub dzwonem	Għorġwie, kuie, tablice bęczki	Światła w nocy
§. 33	Zatamowanie żeglugi (porówn. także §. 20)		 albo  na brzegu	 na brzegu
§. 34	Wyprzedzanie się b) parowiec, który chce przepływać w prawo w lewo c) inny statek lub tratwa, gdy chciał przepływać, jakotż od- powiedź statku lub tratwy przed niemi płynących	 	 powiewać	 wywijać (na statkach)
	d) statek lub tratwa naprzód pły- nace, które nie mogą się usunąć		 albo  na maszcie lub na tyce naj- mniej 8 metrów wysokości w obu przypadkach w po- lowie wysokości	 podnoszenie i zniżanie u steru statków żaglowych
§. 35	Parowiec osobowy gdy chce zatrzymać się przy stacy dla łodzi		 albo  w tem miejscu, w którym kierownik łodzi ma dopływać	
	Kierownik łodzi udającej się do parowca			

Porządek polityczny	Kiedy się używa sygnałów	Sygnały parowców świstawką lub dzwonem	Chorągwie, kule, tablice, beczki	Światła w nocy
§. 36	Punkt początkowy liny przewoźniczej Tablica przystankowa u promów Parowiec pod wodę płynący lub parowiec łańcuchowy, gdy się zbliża do przewozu Statek przewoźniczy w nocy i gdy łańcuch pociągowy nie jest wolny		 	
§. 37	Z przewozu dla pociągów			
§. 38 a	Światła w nocy: Statek żaglowy nieciągniony o 30 lub więcej tonach pojemności gdy płynie Statek żaglowy nieciągniony o mniej niż 30 tonach pojemności gdy płynie			 
b	Parowiec gdy płynie			 parowiec, który ciągnie, nad jasnym białem światłem jeszcze jedno takie samo

Porządek pol. cyjny	Kiedy się używa sygnałów	Sygnały parowców świstawką lub dzwonem	Chorągwie, kule, tablice, beczki	Światła w nocy
§. 38 c	Statek ciągniony			 jasne białe matowe białe światło na sterze powinien mieć tylko każdy pojedynczy statek, tudzież ostatni ze statków pociągu
d	Tratwa ciągniona			 światło matowe białe umieszczone wysoko na tylnym końcu
e	Statek znajdujący się na wodzie spławnej lub w jej pobliżu na otwartej rzece lub w przystani z konieczności (młyń pływający, lazienka itp.)			 światło jasne białe dobrze widzialne
	Tratwa tamże stojąca			 światło jasne białe dobrze widzialne na obu rogach ku wodzie spławnej
	Nad otworami przejazdowymi mostów stałych			
§. 39	Parowiec płynący podczas mgły lub zawieci śnieżnej	co 3 minuty a oprócz tego jak tylko ujrzy przed sobą w swojej linii inny statek lub tratwę. Płynąc za wodą, zmniejszyć należy siłę maszyny		